

12

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

② Anmeldenummer: 86114254.5

⑤1 Int. Cl.4: **B 60 R 1/06**

22 Anmeldetag: 15.10.86

③ Priorität: 26.10.85 DE 3538159

⑦ Anmelder: HOHE KG, Hauptstrasse 36,  
D-6981 Collenberg (DE)

④3 Veröffentlichungstag der Anmeldung: 06.05.87  
Patentblatt 87/19

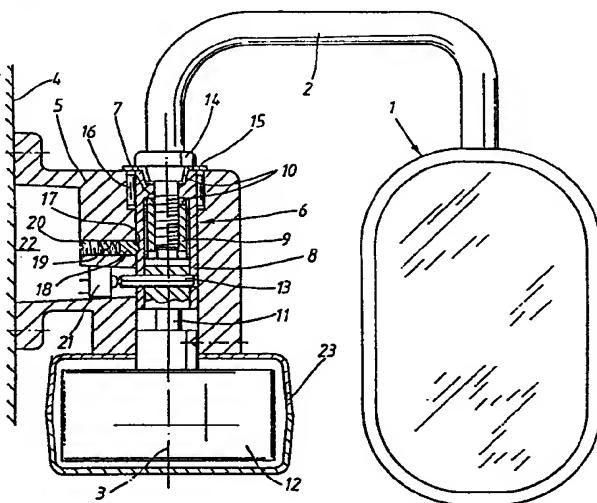
72 Erfinder: Polzer, Herwig, Unterer Steige Weg 13,  
**D-8760 Miltenberg (DE)**  
Erfinder: Fuchs, Hans-Joachim, Gartenstrasse 12,  
**D-6981 Dorfprozelten (DE)**  
Erfinder: Schaefer, Margot, H.T.-Gross-Strasse 56,  
**D-7060 Schondorf (DE)**

84 Benannte Vertragsstaaten: **AT BE CH DE ES FR GB IT LI LU NL SE**

74 Vertreter: Zinngrebe, Horst, Dr.rer.nat.,  
Saalbaustrasse 11, D-6100 Darmstadt (DE)

**54) Fernbedienbar verschwenkbarer Aussenspiegel für Nutzfahrzeuge.**

57 Die Erfindung betrifft einen fernbedienbar verschwenkbaren Außenspiegel für Nutzfahrzeuge, der zwischen zwei Endstellungen – Einklappstellung und Ausklappstellung – über eine Rutschkupplung von einem Getriebestellmotor verschwenbar ist und dessen Verschwenkbewegung bei Einnahme der Endstellungen von zwei Endschaltern gestoppt wird. Um bei kompakter Bauweise und unter Gewährleistung eines geringen, vom Außenspiegel ausgehenden Sicherheitsrisikos und einer hohen Funktionstüchtigkeit auch im Falle einer in defekter Weise drehstarren Rutschkupplung und einer Kollision des Außenspiegels mit einem Hindernis die Kollisionsschäden zu mildern und den Spiegelantrieb vor Zerstörung zu schützen, sieht die Erfindung vor, in Redundanz zur Rutschkupplung die drehstarre Verbindung zwischen Spiegelarm und Getriebestellmotor über einen Verriegelungsstift mit einem definierten Bruchverhalten herzustellen, Rutschkupplung, Endschalter und Getriebestellmotor in einem Gehäuse anzuordnen und die Endschalter mit dem Verriegelungsstift zu betätigen.



10 "Fernbedienbar verschwenkbarer Außenspiegel  
für Nutzfahrzeuge"

---

15 Die Erfindung betrifft einen fernbedienbar verschwenkbaren Außenspiegel für Nutzfahrzeuge nach dem Oberbegriff des Hauptanspruches, wie er aus dem DE-GM 82 09 925 als bekannt hervorgeht.

20 Um ein möglichst großes Sichtfeld nach hinten zu erzielen, stehen die Außenspiegel von Nutzfahrzeugen seitlich relativ weit von der Fahrzeugkarosserie ab. Beim Rangieren auf engem Raum, beim Passieren schmaler Durchfahrten oder auch beim Einfahren in eine automatische Waschanlage

25 kann es daher erforderlich sein, den Spiegel zum Schutze vor Beschädigung an die Fahrzeugkarosserie anzuklappen.

30 In dem DE-GM 82 09 925 ist ein Außenspiegel mit einem zweiarmigen, U-förmigen Haltebügel beschrieben, der vom Fahrersitz aus elektromotorisch über einen Getriebestellmotor mit selbsthemmendem Getriebe ein- und ausschwenkbar ist, wobei die Ausschwenkposition entweder individuell fernbetätigt einstellbar oder durch den Einbau eines justierbaren Endschalters festlegbar ist.

5 Zwischen der Abtriebswelle des Getriebestellmotors und  
10 einem der beiden, den Außenspiegel halternden Spiegel-  
15 arme ist hierbei eine Rutschkupplung angeordnet, die  
20 beim Einschwenken des Spiegels ein kurzzeitiges Weiter-  
25 laufen des Motors ohne Beschädigungsgefahr für den An-  
30 trieb auch dann zuläßt, wenn der Spiegel bereits seinen  
35 mechanischen Endanschlag erreicht hat. Ferner ist diese  
40 Rutschkupplung so ausgelegt, daß sie bei normalen vom  
45 Fahrtwind aufbringbaren Kräften zwar noch greift, daß  
50 sie aber beim Auftreten größerer Kräfte - wie beispiels-  
55 weise beim Anstoßen des Außenspiegels an ein Hindernis -  
60 durchdreht und ein Einklappen des Spiegels ohne Zer-  
65 störung des Spiegelantriebes ermöglicht.

70 Dieser Schutzfunktion für den Spiegelantrieb könnte die  
75 Rutschkupplung jedoch dann nicht gerecht werden, wenn  
80 die drehmomentübertragenden Teile der Rutschkupplung  
85 durch Witterungseinflüsse mit der Zeit korrodieren  
90 oder sonstwie eine in dieser Weise nicht beabsichtigte  
95 drehstarre Verbindung eingehen würden, was einer starren  
100 Ankopplung zwischen Getriebestellmotor und Spiegelarm  
105 gleichkäme. Darüber hinaus ist der die Anschwenkposition  
110 des Außenspiegels festlegende Endschalter im Bereich der  
115 Lagerachse - beispielsweise am Getriebestellmotor - ange-  
120 ordnet und wird vom Spiegelarm bei dessen Verschwenkbe-  
125 wegung betätigt. Dies bedingt jedoch eine exponierte Stel-  
130 lung des Endschalters mit allen damit verbundenen möglichen  
135 Nachteilen, wie etwa einer Beeinträchtigung durch Wit-  
140 terungseinflüsse, einer leichtmöglichen mechanischen Be-  
145 rührung, sowie unschönes Aussehen.

5 Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, einen gattungs-  
gemäßen Außenspiegel für Nutzfahrzeuge zu schaffen, der  
bei kompakter Bauweise und unter Gewährleistung eines  
geringen, vom Außenspiegel ausgehenden Sicherheitsrisikos  
und einer hohen Funktionstüchtigkeit auch im Falle einer  
10 in defekter Weise drehstarren Rutschkupplung und einer  
Kollision des Außenspiegels mit einem Hindernis die  
Kollisionsschäden mildert und den Spiegelantrieb vor Zer-  
störung schützt.

15 Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe durch die kennzeichnenden  
Merkmale des Hauptanspruches gelöst. In Redundanz zur Rutsch-  
kupplung weist der Verriegelungsstift ein definiertes Bruch-  
verhalten auf, wodurch der Spiegelantrieb vor Zerstörung  
geschützt und die Wirkung eines Aufpralles abgeschwächt  
20 wird, was gleichzeitig das vom Außenspiegel ausgehende  
Sicherheitsrisiko verringert. Dadurch, daß Rutschkupplung,  
Endschalter und Getriebestellmotor in einem Gehäuse an-  
geordnet sind und die Endschalter von dem Verriegelungs-  
stift betätigt werden, der hierfür wenigstens einseitig  
25 über die äußere Mantelfläche des Überdeckungsbereiches  
hinausragt, wird eine kompakte Bauweise und gleichzeitig  
ein guter Schutz vor Witterungseinflüssen und gegen  
mechanische Berührung erzielt. Eine hohe Funktions-  
tüchtigkeit der im Gehäuse untergebrachten Komponenten  
30 lässt sich somit gleichfalls gewährleisten.

Um den Anforderungen der Straßenverkehrsordnung gerecht  
zu werden, die das Betreiben von Kraftfahrzeugen nur bei  
vorhandener Möglichkeit zur Beobachtung des rückwärtigen  
35 Verkehrsgeschehens zuläßt, und um die Gefahren für die

5 Verkehrsteilnehmer bei versehentlichem Fahren mit nicht  
ausgeklapptem Rückspiegel zu vermeiden, kann der Außen-  
spiegel dahingehend ausgestaltet werden, daß in Einklapp-  
stellung und beim Ein- und Ausschwenken des Außenspiegels  
10 im Fahrerhaus ein Signal gegeben wird. Weitere zweck-  
mäßige Ausgestaltungen der Erfindung können den Unter-  
ansprüchen entnommen werden.

Nachfolgend wird die Erfindung anhand eines in den Zeich-  
nungen dargestellten Ausführungsbeispiels näher erläutert.  
15 Es zeigen:

Figur 1 einen Außenspiegel in teilweise geschnittener  
Darstellung und

20 Figur 2 ein Schaltschema für das elektromotorische Ein-  
und Ausschwenken des Außenspiegels mit einge-  
bautem Warnsignal.

In Figur 1 ist der Außenspiegel 1 mit seinem Spiegelarm 2  
25 um die Schwenkachse 3 schwenkbar in einem an der Fahrzeug-  
karosserie 4 befestigbaren Gehäuse 5 gelagert. Die Rutsch-  
kupplung 6 besteht aus der einen Kupplungsbund 7 auf-  
weisenden äußeren Hülse 8, der inneren Hülse 9, dem fest-  
stehenden Bund 14 des Spiegelarmes 2 und den Reibbelägen  
30 10. Die äußere Hülse 8 und die Abtriebswelle 11 des mit  
einem selbsthemmenden Getriebe versehenen Stellmotors 12  
sind über einen die äußere Hülse 8 und das verdickte Ende  
der Abtriebswelle 11 radial durchdringenden Verriegelungs-  
stift 13 verbunden. Die innere Hülse 9 ist in Form einer  
35 Mutter auf das mit einem Gewinde versehene freie Ende des

5 Spiegelarms 2 aufgeschraubt. Der Spiegelarm 2, dessen  
feststehender Bund 14 leicht konisch geformt ist, liegt  
über eine Deckscheibe 15 an der äußeren Hülse 8 an. Die  
äußere Hülse 8 ist über das Nadellager 16 in dem Gehäuse  
5 gelagert und an ihrer Mantelfläche mit einer mulden-  
10 förmigen Vertiefung 17 versehen, in die ein in einer  
rechteckig zur Schwenkachse verlaufenden Bohrung an-  
geordneter Druckstift 18 eingreift. Auf diesen Druck-  
stift 18 wirkt eine Spiralfeder 19 ein, die sich an  
einem in die rechteckig zur Schwenkachse verlaufende  
15 Bohrung eingedrehten Gewindestift 20 abstützt. Die Mantel-  
fläche der äußeren Hülse 8 weist eine weitere und in der  
Zeichnung nicht dargestellte muldenförmige Vertiefung auf,  
die zwar in der gleichen Radialebene wie die Vertiefung  
17, jedoch um etwa 90° versetzt zu dieser angeordnet ist.  
20 Der Verriegelungsstift 13 überragt einseitig die Mantel-  
fläche der äußeren Hülse 8 und betätigt dabei den End-  
schalter 21. Ein weiterer und gleichfalls nicht darge-  
stellter Endschalter 21' ist um etwa 90° versetzt in  
dem Gehäuse 5 angeordnet. Der Verriegelungsstift 13, die  
25 Endschalter 21 und 21' und die durch die Vertiefungen 17,  
den Druckstift 18, die Spiralfeder 19 und den Gewinde-  
stift 20 gebildete Verrastung sind über die Ausnehmung  
22 des Gehäuses 5 frei zugänglich. Der Getriebestellmotor  
12 ist von einem mittig geteilten Gehäuse 23 umgeben.  
30 Die elektrischen Verbindungsleitungen zwischen Spannungs-  
quelle, Endschaltern 21 und 21' und dem Getriebestellmotor  
12 sind in Figur 1 nicht dargestellt.

35 Zum Ein- und Ausschwenken des Außenspiegels 1 wird der  
Getriebestellmotor 12 über einen Schalter vom Fahrer-

5 sitz aus betätigt, woraufhin dieser über die Rutschkupplung 6 den Spiegelarm 2 verschwenkt. Mit der auf das Ge-  
10 winde des freien Endes des Spiegelarmes 2 aufgeschraubten inneren Hülse 9 kann über den festen Bund 14 des Spiegel-  
15 armes 2 der Kupplungsbund 7 der äußeren Hülse 8 axial eingespannt und so das maximal und drehstarr von der Rutschkupplung übertragbare Drehmoment eingestellt werden. Die Einstellung ist hierbei so zu wählen, daß die Rutsch-  
20 kupplung den betriebsbedingt auftretenden Kräften zwar standhält, daß sie bei Einwirkung größerer Kräfte jedoch durchdreht. Die individuelle Einstellbarkeit des Außen-  
spiegels ist somit gewährleistet.

25 Durch die leicht konische Ausgestaltung sowohl des Bundes 14 als auch des Kupplungsbundes 7 in ihren einander zuge-  
20 wandten Bereichen wird eine leichtere Einstellbarkeit der Kupplung 6 ermöglicht. Die Kupplungs-Reibbeläge 10 erhöhen hierbei das maximal übertragbare Drehmoment.

30 Dass eine geringe radiale Bauhöhe aufweisende Nadellager 16 bewirkt eine platzsparende und leichtgängige Lagerung des Außen-  
35 spiegels 1 in dem Gehäuse 5, wobei die Deckscheibe 15 das Lager und die Rutschkupplung vor eindringenden Fremdstoffen schützt. Um eine möglichst vibrationsfreie und leichtgängige Lagerung des Spiegelarmes 2 zu erzielen, ist dieser radial annähernd spielfrei im Kupplungsbund 7 zentriert, und das Nadellager 16 ist am Außenumfang der Hülse 8 in etwa auf gleicher Höhe wie die Rutschkupplung - insbesondere wie der Kupplungsbund 7 - angeordnet. Als Redundanz für die Rutschkupplung ist der das Dreh-  
35 moment von dem Getriebestellmotor 12 auf die äußere

5 Hülse 8 übertragende Verriegelungsstift 13 derart dimensioniert, daß er bei außergewöhnlich hohen Kräften, wie sie beispielsweise bei Kollisionen auftreten können, im Übergangsbereich Antriebswelle 11/äußere Hülse 8 bricht und die drehstarre Verbindung zwischen Spiegelarm 2 und

10 Getriebestellmotor 12 löst. Der Verriegelungsstift 13 kann hierzu mit Sollbruchstellen versehen sein. Gleichzeitig betätigt der Verriegelungsstift 13 die im Gehäuse 5 untergebrachten Endschalter 21 und 21' und setzt so den Getriebestellmotor 12 still. Hierdurch und durch die

15 Ausgestaltung der Rutschkupplung in Form zweier ineinander angeordneter Hülsen wird eine besonders kompakte Bauweise erzielt. Die Endschwenkpositionen des Außen- spiegels 1 werden durch die muldenförmigen Vertiefungen 17 in der Mantelfläche der äußeren Hülse 8 festgelegt,

20 in die der federbeaufschlagte Druckstift 18 der Ver- rastung eingreift. Hierdurch wird in den Endschwenk- positionen das selbsthemmende Getriebe von den auf es einwirkenden Kräften entlastet.

25 Das Schaltschema nach Figur 2 zeigt den Kippschalter 24, die Sicherung 25, die beiden Endschalter 21 und 21', den Getriebestellmotor 12 und das Warnsignal 26.

30 In der in Figur 2 dargestellten Stellung der Endschalter 21 und 21' und des Kippschalters 24 in Position A hat der Außenspiegel seine Ausklapp-Endposition eingenommen, in der das Warnsignal 26, der Endschalter 21 und damit der Getriebestellmotor 12 ausgeschaltet sind. Das Warnsignal 26 kann hierbei als akustisches oder optisches Signal,

35 also als Summer oder Warnleuchte ausgebildet sein. Bei

5 Schaltung des Kippschalters 24 in die Position B werden das Warnsignal und der Getriebestellmotor betätigt. Schon nach leichter Drehung des Spiegelarmes schließt der Endschalter 21 wieder und der Außenspiegel schwenkt in seine durch die Verrastung festgelegte Einklapp-Endposition, in

10 der der Verriegelungsstift 13 den Endschalter 21' öffnet und damit den Getriebestellmotor ausschaltet. In dieser Einklappstellung bleibt das Warnsignal 26 weiterhin in Betrieb. Beim Kippen des Schalters 24 in die Position A wird der Getriebestellmotor 12 inganggesetzt, der

15 Endschalter 21' schließt wieder und das Warnsignal 26 ist in Betrieb. Erst wenn der Verriegelungsstift den Endschalter 21 öffnet - wie in Figur 2 dargestellt - werden Motor und Warnsignal ausgeschaltet. Durch dieses Warnsignal ist der Fahrer somit über all die Betriebszustände des Außenspiegels - Einschwenkposition, Verschwenken des Außenspiegels - informiert, in denen eine Beobachtung des rückwärtigen Verkehrsgeschehens nicht möglich ist.

20

25 Ferner ist es denkbar, daß der Kippschalter 24 über ein Relais betätigbar ist, das von einem Sender ausgesteuert werden kann. Solche Sender könnten beispielsweise an den Ein- und Ausfahrten von Waschstraßen oder - wie im Falle

spurgeführter Nutzfahrzeuge - von Tunnels installiert werden, wodurch das Ein- und Ausschwenken des Außen-  
30 spiegels gänzlich ohne den manuellen Eingriff des Fahrers erfolgen würde. Auch hier würde ein Warnsignal den Fahrer gegebenenfalls daran erinnern, daß sich der Außenspiegel nicht in Ausklappstellung befindet.

-9-

Patentansprüche

10

1. Fernbedienbar verschwenkbarer Außenspiegel für Nutzfahrzeuge, mit einem wenigstens mittelbar an der Fahrzeugkarosserie lagerbaren Spiegelarm, welcher kraftschlüssig über eine Rutschkupplung mit einer Abtriebswelle eines Getriebestellmotors verbunden und von diesem um eine vertikale Achse zwischen zwei Endstellungen - Einklappstellung und Ausklappstellung - verschwenkbar ist, ferner mit zwei Endschaltern, die bei Einnahme der Endstellungen durch den Außenspiegel den Getriebestellmotor ausschalten,  
gekennzeichnet durch die Kombination folgender Merkmale:

25

30

35

a) die Abtriebswelle (11) des Getriebestellmotors (12) und ein Teil der Rutschkupplung (6) oder ein mit ihr verbundenes Teil überdecken sich wenigstens teilweise koaxial, wobei eine drehstarre Verbindung zwischen Abtriebswelle (11) und Rutschkupplung (6) durch einen diesen Überdeckungsbereich radial durchdringenden Verriegelungsstift (13) hergestellt wird, welcher derart dimensioniert ist, daß er beim Überschreiten der maximal betriebsbedingt auftretenden Kraft bricht;

5        b) die Rutschkupplung (6), die beiden Endschalter (21, 21') und der Getriebestellmotor (12) sind in einem an der Fahrzeugkarosserie (4) befestigbaren Gehäuse (5) angeordnet;

10      c) die Betätigung der Endschalter (21, 21') erfolgt durch den Verriegelungsstift (13), wobei dieser hierfür wenigstens einseitig über die äußere Mantelfläche des Überdeckungsbereiches hinausragt.

15      2. Außenspiegel nach Anspruch 1, durch gekennzeichnet, daß in Einklappstellung und beim Ein- und Ausschwenken des Außenspiegels (1) im Fahrerhaus des Nutzfahrzeuges ein Signal (26) gegeben wird.

20      3. Außenspiegel nach Anspruch 1 oder 2, durch gekennzeichnet, daß die Lagerung des Außenspiegels (1) im Gehäuse (5) über wenigstens ein Wälzlager erfolgt, das in einem Ringspalt zwischen einer vertikal verlaufenden und die Rutschkupplung (6) aufnehmenden Gehäusebohrung und dem mit der Abtriebswelle (11) des Getriebestellmotors (12) verbundenen Teil der Rutschkupplung (6) angeordnet ist.

25      4. Außenspiegel nach Anspruch 3, durch gekennzeichnet, daß das Wälzlager als Nadellager (16) ausgebildet ist.

5 5. Außenspiegel nach einem der vorangehenden Ansprüche,  
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,  
daß der Spiegelarm (2) in seinen Endstellungen durch  
eine im Gehäuse (5) integrierte Verrastung arretierbar  
ist.

10 6. Außenspiegel nach einem der vorangehenden Ansprüche,  
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,  
daß der mit der Abtriebswelle (11) des Getriebestell-  
motors (12) verbundene Teil der Rutschkupplung (6) als  
15 eine gleichachsig zur Schwenkachse verlaufende Hülse (8)  
ausgebildet ist, die in ihrem der Abtriebswelle (11)  
abgewandten Bereich einen radial nach innen sich er-  
streckenden Kupplungsbund (7) aufweist, und daß der  
Spiegelarm (2) einen axial feststehenden ersten und  
20 einen in Form einer Mutter auf das freie Spiegelarm-  
ende aufschraubbaren zweiten Bund (14, 9) aufweist,  
welche Bünde (14, 9) mit ihren einander zugewandten  
Stirnflächen den Kupplungsbund (7) der Hülse (8) axial  
einschließen und mit definierter Axialkraft reibschlüssig  
25 an ihm anliegen.

7. Außenspiegel nach Anspruch 6,  
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,  
daß wenigstens der axial feststehende erste Bund (14)  
30 des Spiegelarmes (2) in seinem dem Kupplungsbund (7) der  
Hülse (8) zugewandten Bereich konisch geformt ist und  
die Hülse (8) im Berührungsreich mit dem ersten Bund  
(14) einen entsprechenden Gegenkonus aufweist.

5        8. Außenspiegel nach einem der vorangehenden Ansprüche,  
d a d u r c h        g e k e n n z e i c h n e t ,  
daß der Spiegelarm (2) radial spielfrei oder mit ge-  
ringem Radialspiel im Kupplungsbund (7) der Hülse (8)  
zentriert ist und daß das Wälzlager am Außenumfang der  
10        Hülse (8) und in etwa auf gleicher axialer Höhe wie die  
Rutschkupplung (6) angeordnet ist.

9. Außenspiegel nach einem der vorangehenden Ansprüche,  
d a d u r c h        g e k e n n z e i c h n e t ,  
15        daß die Berührungsgebiete zwischen den beiden Bünden  
(14, 9) des Spiegelarmes (2) zum einen und dem Kupplungs-  
bund (7) der Hülse (8) zum anderen mit Reibbelägen (10)  
versehen sind.

20

25

30

35

0220606

1/1

Fig. 1

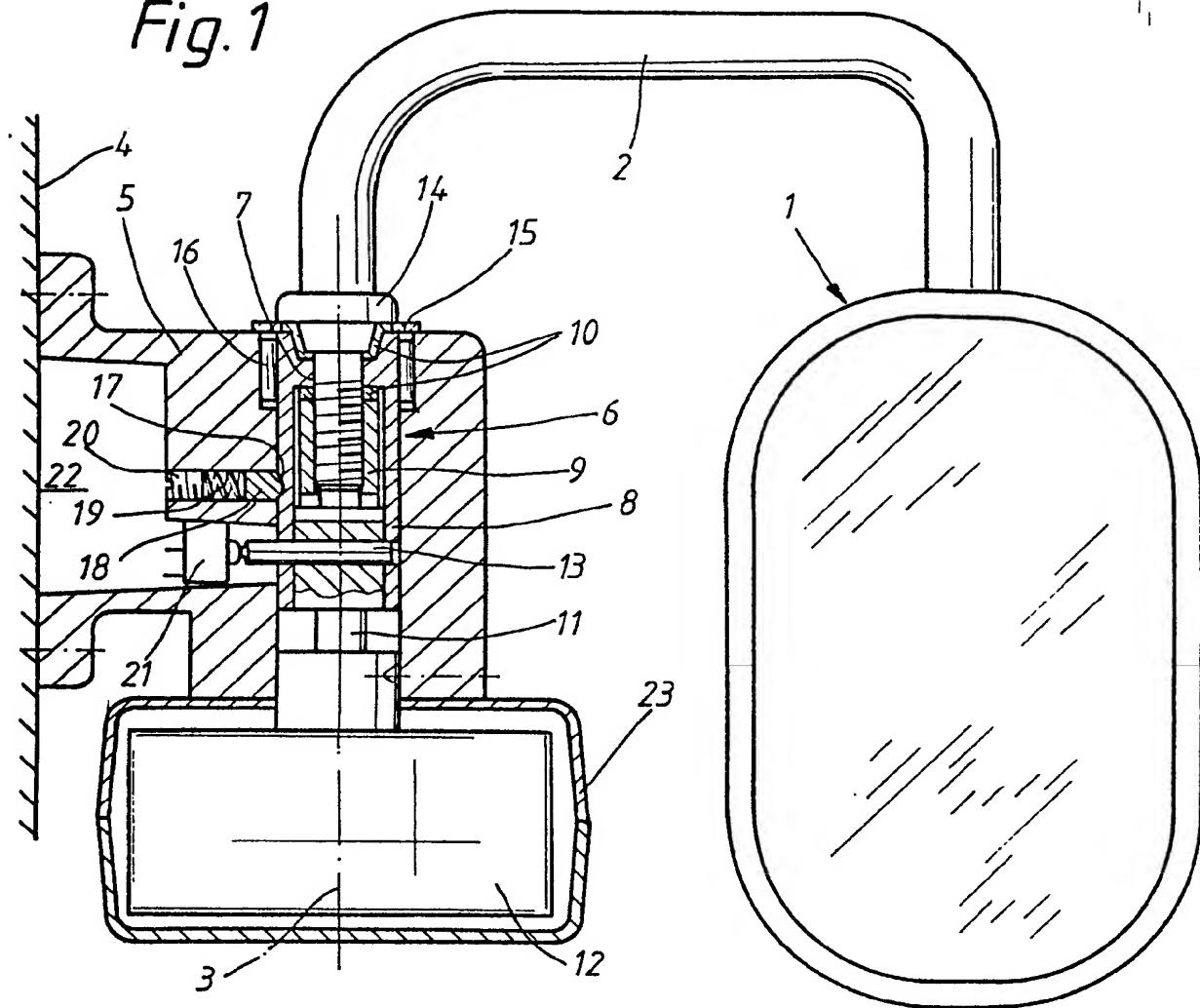


Fig. 2

